GUERREROS MEDIEVALES

La era de la expansión portuguesa

Marinero portugués armado (siglo XV)

MWE054



OSPREY
PUBLISHING

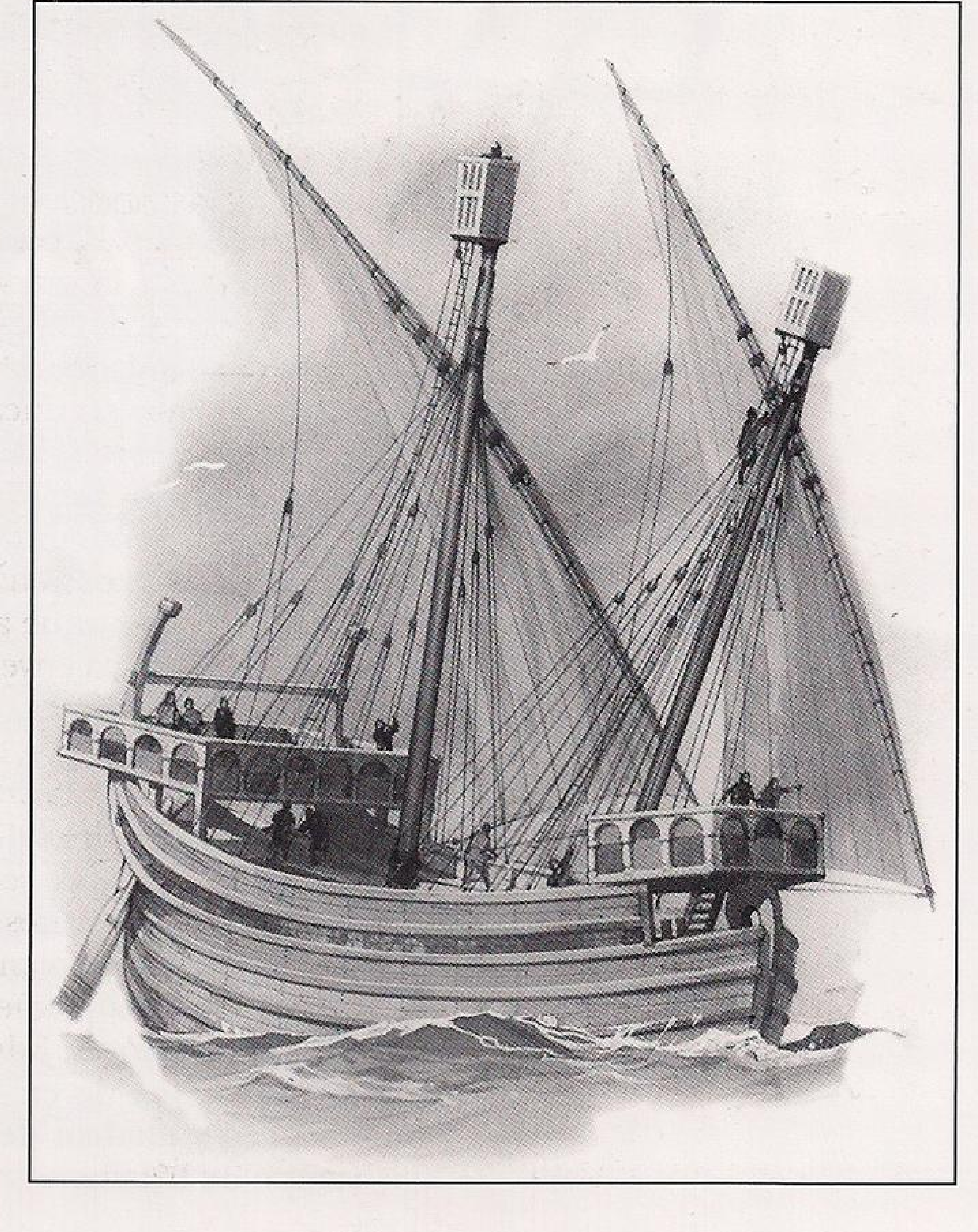
La era de la expansión portuguesa
Los viajes a lo desconocido

Portugal fue la primera nación europea que exploró y colonizó regiones de otros continentes. En el rincón suroeste de Europa, frente al Atlántico, estaba estrategicamente situado para investigar las costas de las tierras desconocidas del sur, aunque en otros aspectos Portugal no era el candidato más indicado para estar a la cabeza de la expansión marítima europea. No sólo era un país pequeño, de sólo 1.500.000 habitantes, también era pobre y dependía de la importación de grano. Sus comunicaciones internas eran tan malas que dependía del mar incluso para sus relaciones con otros países europeos.

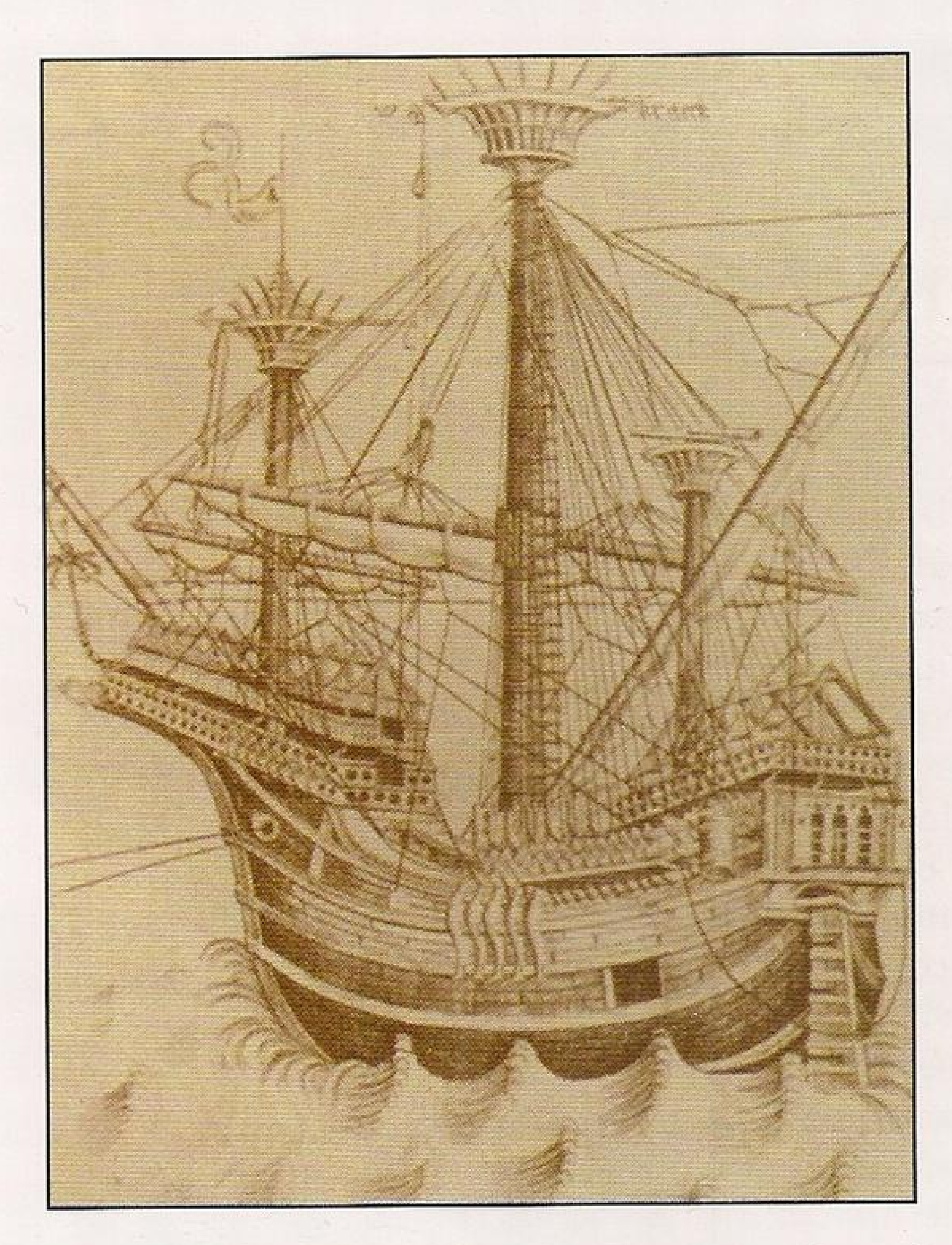
En el siglo XIII, los portugueses, tras echar a los habitantes musulmanes casi dos siglos antes de que los españoles lograran conquistar Granada, fueron poseídos por un orgulloso espíritu de iniciativa que tuvo como consecuencia la expansión del comercio y la navegación. El rey Diniz (o Denis, 1279-1325) contrató a eminentes marineros genoveses que ayudaron a hacer de Portugal una potencia marítima (un ejemplo posterior fue Cristóbal Colón, aunque pronto fue empleado en otro sitio). Los progresos en la navegación también fomentaron empresas arriesgadas en el Atlántico, como la expedición a las Islas Canarias en 1341.

Las islas no eran del todo desconocidas, pues habían recibido la visita anteriormente de las naves musulmanas y genovesas, y probablemente también portuguesas. En esta expedición, dirigida por comandantes genoveses, había caballos, armas y máquinas de asedio, lo cual no dejaba lugar a dudas sobre sus intenciones. Divisaron tierra cinco días después de salir de Lisboa. Los isleños resultaron ser muy numerosos, pero amistosos y deseosos de comerciar. Obviamente, los portugueses no estaban en posición de pensar en una conquista, aunque sí secuestraron a algunos habitantes imprudentes que nadaron hasta sus barcos. Desembarcaron en otros sitios, escalaron algunas casas y se llevaron una imagen religiosa. Visitaron tantas islas que se ha sugerido que la expedición incluyó las Azores en su itinerario. La población de las Islas Canarias, además de ser inesperadamente numerosa, hablaba una variedad de dialectos que no siempre eran inteligibles entre sí.

La expedición no fue muy provechosa, aunque se trajeron pieles de carnero, aceite de pescado y maderas tintóreas, y ofreció cierta esperanza económica para el futuro. Pero en 1344 el papa, como era su derecho respecto a las tierras no cristianas recién descubiertas, concedió las islas a un príncipe de Castilla. Los portugueses, aunque pusieron objeciones y sostuvieron que habían estado



Los barcos mediterráneos medievales, con sus tradicionales velas latinas, no eran lo bastante robustos para los grandes viajes oceánicos de exploración en la era de los descubrimientos.



Carraca del siglo XV. (Beagle).

planeando conquistar las islas, no se opusieron a la concesión, pero tampoco renunciaron a su derecho, haciendo varios esfuerzos por conseguir su posesión en el siglo XV.

Portugal y Castilla

Después de las largas guerras de independencia, Castilla seguía siendo una seria amenaza para Portugal en el siglo XIV, especialmente después de la subida al trono de la casa de Avís en la persona de Juan (João) I. Castilla tenía muchos partidarios entre la nobleza feudal portuguesa. No obstante, cuando los castellanos se atrevieron a invadir el oeste de Portugal con sus aliados franceses, fueron rotundamente derrotados en la batalla de Aljubarrota (1385) a pesar de exceder en número a los portugueses. Los castellanos dependían principalmente de su caballería, y los portugueses ocuparon una posición defensiva detrás de una zona delimitada con estacas y hoyos para protegerse contra las cargas de caballería. Los arqueros ingleses colocados en el flanco del grueso del ejército portugués desempeñaron un papel esencial poniendo en fuga a los españoles en la primera carga.

El año siguiente, el duque de Lancaster, Juan de Gante, emprendió su expedición para hacer valer su derecho a la corona castellana. No tuvo éxito, pero su esfuerzo tuvo como resultado el fortalecimiento de la alianza anglo-portuguesa a través del matrimonio de su hija con Juan I. Ella se convirtió en la madre de cuatro emprendedores príncipes portugueses, siendo el más notable el tercer hijo, Enrique, conocido como Enrique el Navegante. La tregua acordada entre Portugal y Castilla en 1387 fue renovada regularmente hasta que se confirmó la paz con el Tratado de 1411.

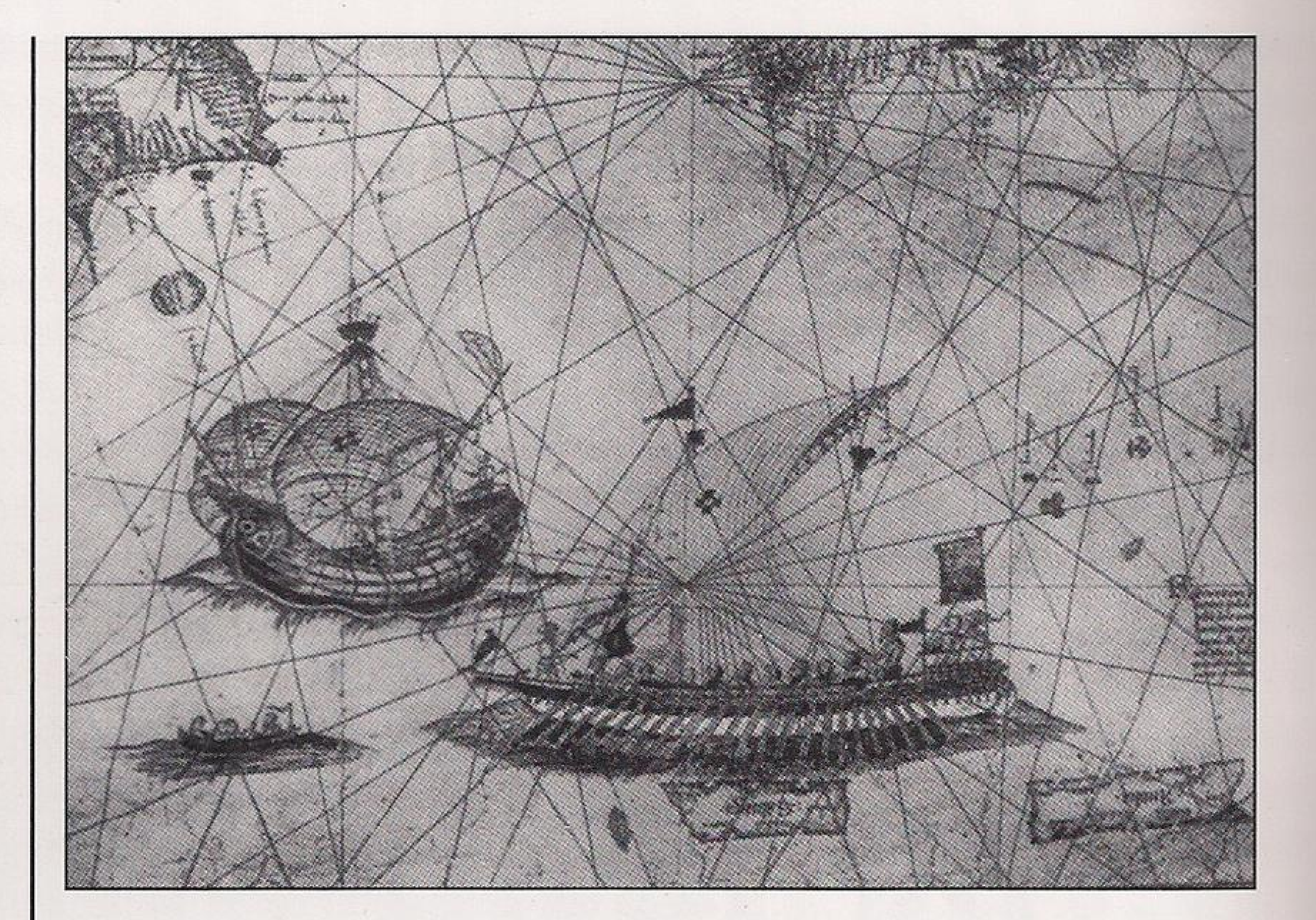
Las pérdidas sufridas en los tiempos de guerra requirieron una reconstrucción casi total de la marina portuguesa, que también había proporcionado 17 buques a Juan de Gante. La guerra también perjudicó mucho a la marina mercante y se ofrecieron concesiones a los constructores de buques –especialmente de grandes buques–. Las grandes cantidades de dinero destinadas a la construcción de barcos habían suscitado críticas durante el reinado de Fernando, el predecesor de Juan, pero la industria se vigorizó por la necesidad de encontrar trabajo para los que se quedaron sin empleo desde que se firmó la paz, y por la no menos urgente necesidad de tomar medidas contra los corsarios musulmanes en la costa del Algarve. Sin embargo, Juan estaba planeando un ataque a Ceuta, y era consciente de que para una expedición de tamaña envergadura tendría que alquilar naves extranjeras.

La toma de Ceuta

El espíritu de las cruzadas todavía abundaba entre la nobleza portuguesa, y los ideales caballerescos distaban mucho de estar anticuadas. El rey en particular sentía que debía resarcirse por haber guerreado contra otros cristianos, y pensó que la mejor penitencia que podía hacer era "lavar sus manos en sangre infiel". Deseaba llevar la cruzada contra los musulmanes a su tierra natal africana. Por otro lado, sus tres hijos mayores, Eduardo, nacido en 1391, Pedro, nacido en 1392, y Enrique, nacido en 1394, habían alcanzado la mayoría de edad hacía poco y estaban deseosos de ganar sus títulos de caballero en el campo de batalla.



Marinero portugués armado (siglo XV).



Una galera portuguesa y una carabela, pintadas durante un viaje de exploración. (Beagle).

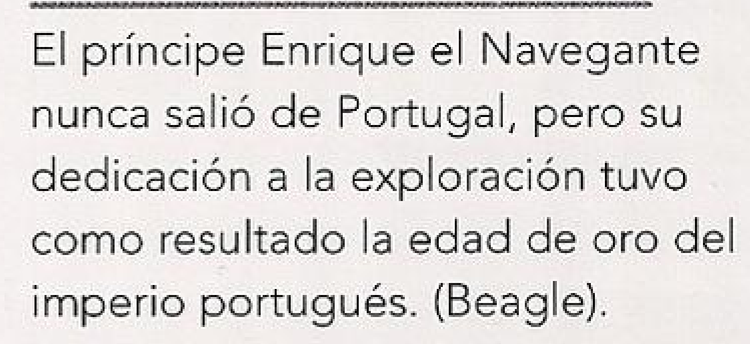
Pero existían más razones prácticas para la expedición, incluyendo el empleo de miles de soldados todavía desempleados. Ceuta fue reconocida como la llave del Mediterráneo. Prevenía una posible maniobra castellana contra Marruecos, proporcionaría a los portugueses una buena base para luchar contra los corsarios merodeadores y, lo que era más provechoso, para emprender ataques igualmente piratas a los barcos musulmanes.

Las implicaciones económicas eran, potencialmente, aún mayores. Ceuta era un centro comercial de importación y distribución, el final de las rutas de caravanas de África del Norte, incluidas las de la Costa de Malagueta (llamada así por esta especia, con la que se comerciaba allí), y las de la legendaria tierra de oro al sur del desierto. El aliciente del oro siempre era un motivo poderoso y, en la era mercantilista, era irresistible. El oro escaseaba tanto en Europa que Portugal había renunciado a su acuñación en 1383. Decían que Ceuta también tenía buenos campos de trigo en el interior, otra gran atracción para los portugueses.

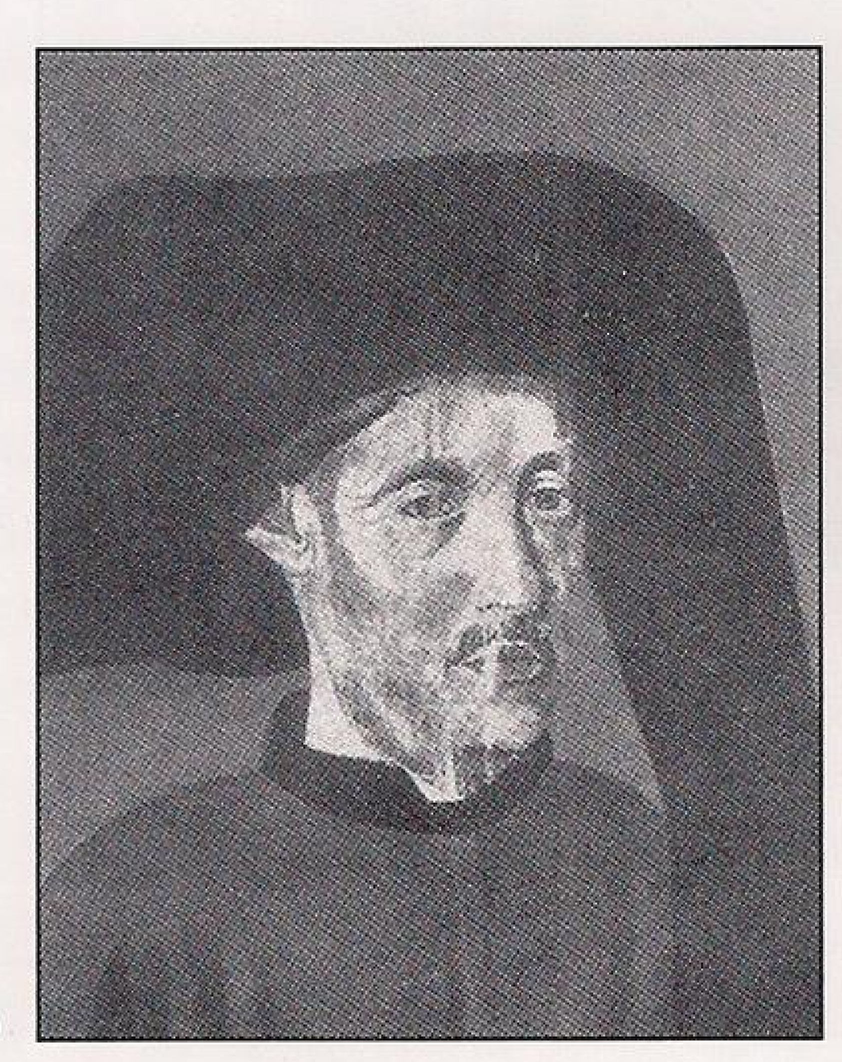
Algunas de estas esperanzas se frustrarían. El comercio del oro fue desviado a otra parte después de que Ceuta cayera, y Madeira, descubierta en 1419, resultó ser una región donde el trigo era mucho más abundante.

El rey Juan dudaba de que la empresa fuera una decisión acertada. Pero no sólo los jóvenes príncipes entusiastas estaban a favor de ella, el tesorero real y otros concejales también lo estaban, de modo que accedió a investigar el proyecto. Un barco portugués, supuestamente en misión diplomática a Sicilia, se detuvo en Ceuta para abastecerse. Los musulmanes debieron de preguntarse por qué sus oficiales mostraban tanto interés por el litoral y las playas, así como las defensas de la ciudad. En el barco no iba ningún cartógrafo, pero sí estaba el prior de la Orden de los Caballeros Hospitalarios, que, según dicen, a su vuelta consiguió hacer un maqueta de la ciudad con sacos de arena, una madeja de lana, seis kilos de alubias y un plato hondo.

Juan estaba ahora convencido de la factibilidad del proyecto. Se inventó otra misión diplomática internacional, esta vez a Borgoña, para justificar toda la actividad en los puertos. Para la población local, era evidente que se estaba preparando una expedición armada,



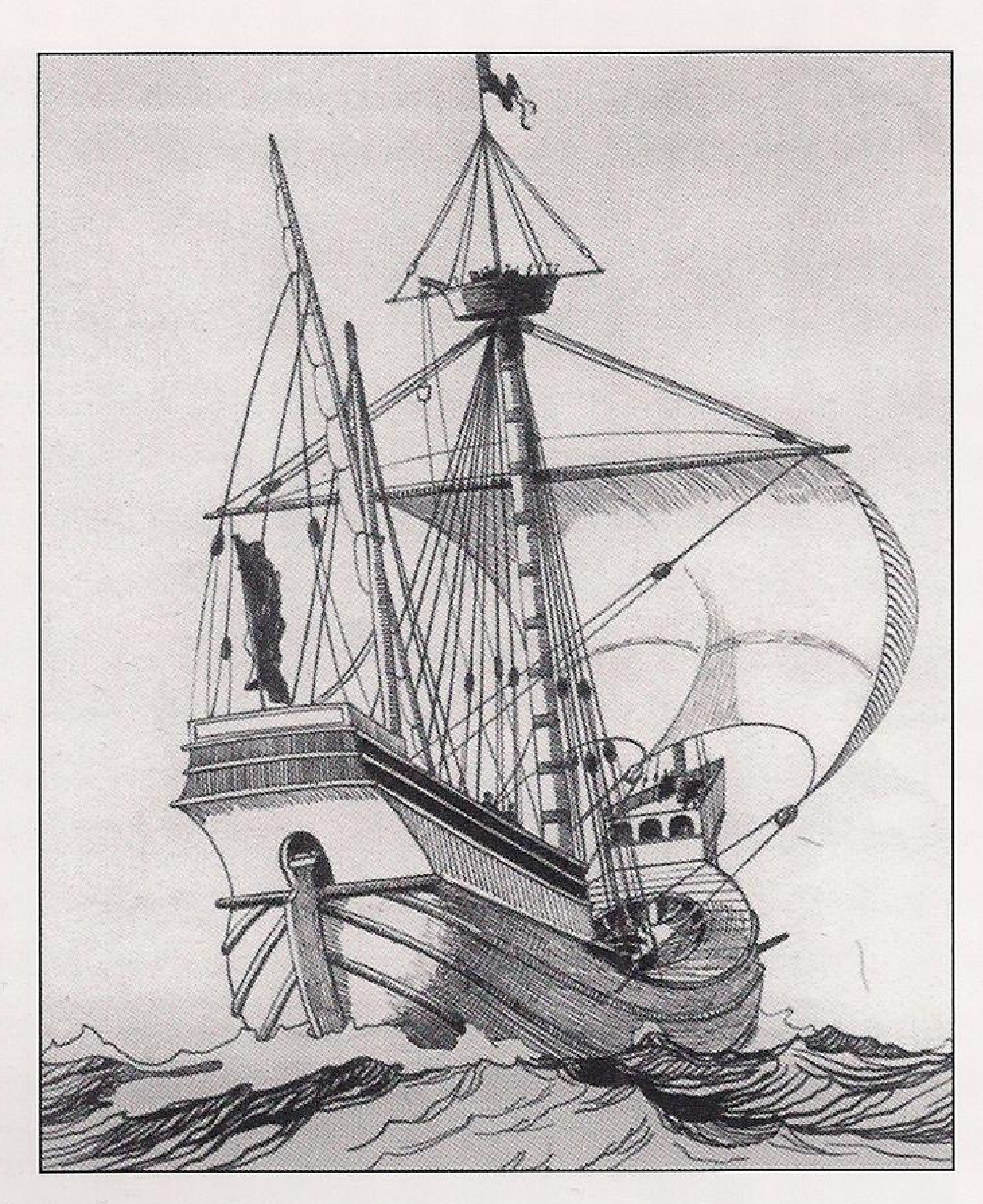
El príncipe Enrique el Navegante nunca salió de Portugal, pero su dedicación a la exploración tuvo como resultado la edad de oro del imperio portugués. (Beagle).



y hubo muchas conjeturas respecto al objetivo. Fuera lo que fuera, la idea era popular. Entre los voluntarios había un hombre de 90 años.

La flota zarpó el día de Santiago, 25 de julio de 1415. Consistía en unos 200 barcos de diversos tipos, muchos de ellos alquilados, incluyendo su tripulación y a veces sus propietarios. Uno de ellos era un buque mercante inglés llamado Mundy. Según algunas fuentes, la cantidad total de hombres implicados era de 45.000, y según otras, de 19.000. Esta última cifra es más verosímil.

El acercamiento de semejante armada inquietó a los marroquíes, que movilizaron sus defensas. Un fuerte viento del oeste empujó a los barcos más grandes por el estrecho de Gibraltar, más allá de Ceuta, un contratiempo que en el fondo benefició a los portugueses, pues los defensores de Ceuta creyeron que su ciudad no era el objetivo y enseguida fueron desmovilizados. Pero dos días después toda la flota portuguesa volvió a reunirse y, sin encontrar mucha resistencia, a pesar de que el rey Juan resultó levemente herido, fondeó a la altura de la pequeña península donde estaba situada Ceuta. El ejército desembarcó el 15 de agosto al amanecer.



Barco mediterráneo de aparejo cuadrado, siglo XV. (Beagle).

Los portugueses estaban mejor armados que los marroquíes, y probablemente contaban con más combatientes que ellos. Además, llevaban armaduras, que por lo general los marroquíes no usaban. Tras una violenta escaramuza en las playas, los defensores se retiraron dentro de la ciudad con los portugueses pisándoles los talones.

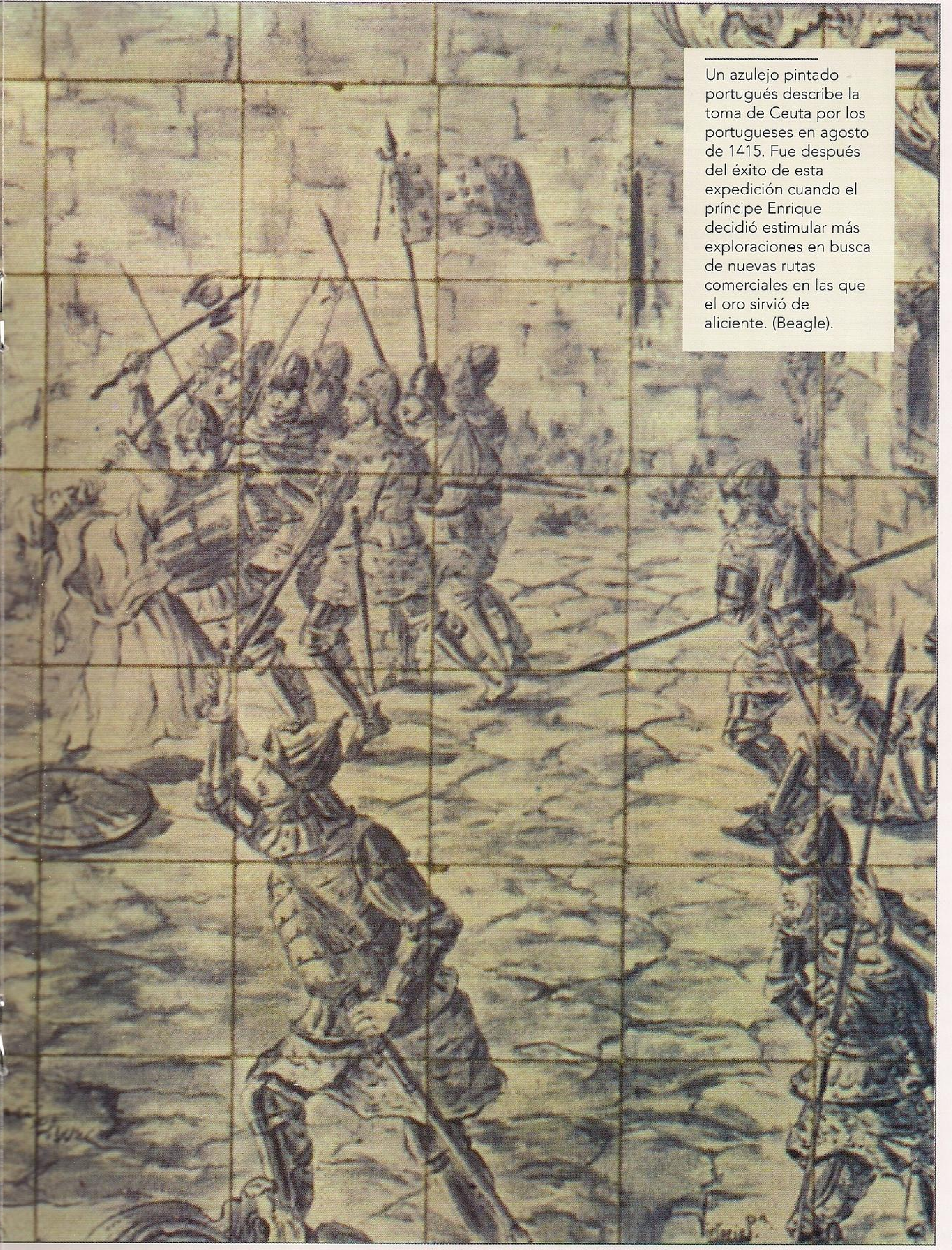
El príncipe Enrique, que al parecer fue la figura más destacada, se escapó por los pelos cuando sus indisciplinadas tropas se fueron en busca del botín, dejándole sólo con un pequeño cuerpo de caballeros, rodeado por fuerzas mucho más numerosas. Aunque su muerte fue notificada al rey, sólo resultó herido y logró escapar, reuniéndose con su hermano Eduardo, cuyos hombres habían tomado la mezquita principal. Cuando empezó a anochecer, casi toda la ciudad estaba en manos de los invasores, pero la ciudadela, apartada de la ciudad, permanecía inviolada. Los portugueses decidieron esperar al día siguiente para atacarla.

Por la mañana, vieron que los gorriones se posaban tranquilamente en las murallas y dedujeron que la guarnición se había retirado, lo cual resultó ser cierto. Con mucha menos dificultad de la esperada –sólo murieron ocho hombres– los portugueses habían tomado Ceuta. Mucha gente pensó que no podrían conservarla mucho tiempo, pero el esfuerzo sostenido por reconquistarla tres años después fue rechazado con éxito.

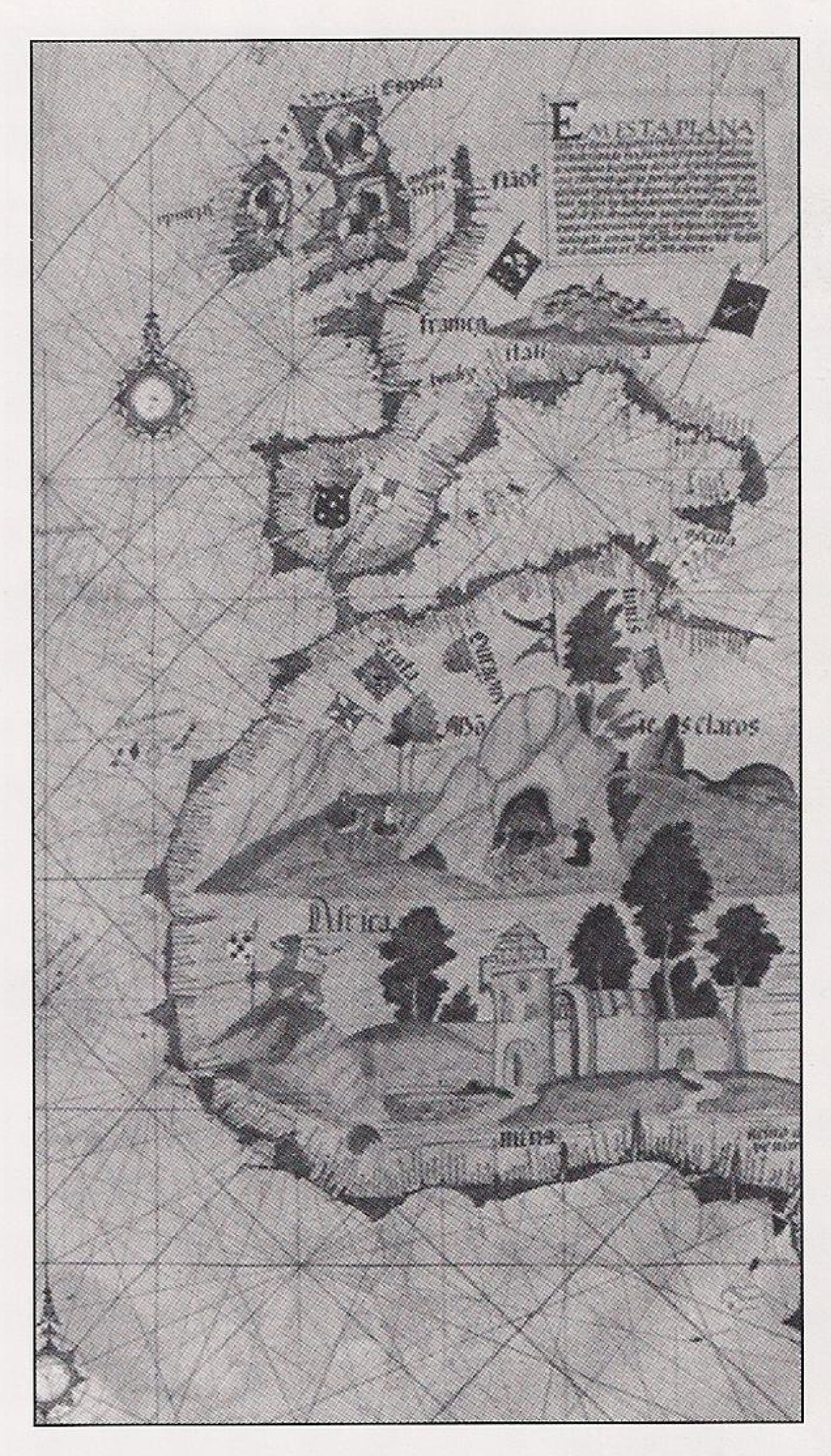
La costa noroeste

La toma de Ceuta marca el comienzo de una epopeya que, dos siglos más tarde, culminó en un imperio comercial que se extendía alrededor del mundo –desde Nueva Guinea hasta Brasil– con importantes centros en África oriental y occidental, el sur de Asia (Goa, Cochin y Colombo), Indonesia (Malacca), y China (Cantón). Se consiguió en





Un azulejo pintado portugués describe la toma de Ceuta por los portugueses en agosto de 1415. Fue después del éxito de esta expedición cuando el príncipe Enrique decidió estimular más exploraciones en busca de nuevas rutas comerciales en las que el oro sirvió de aliciente. (Beagle).



Mapa de África hasta la desembocadura del río Congo, descubierta por Diego Cam en 1484. (Beagle).

gran parte gracias a la superioridad marítima, especialmente en potencia de fuego, y un elemento importante fue el comercio de esclavos. Pero sin embargo fue un logro notable.

Los primeros viajes de descubrimientos estuvieron fuertemente respaldados por el gobierno real, en particular por el príncipe Enrique, "el Navegante", cuya muerte en 1460 marcó el final de la primera fase.

Es posible que los portugueses hicieran uno o dos viajes a lo largo de la costa noroeste de África antes de la toma de Ceuta, pero en ese caso probablemente se habrían limitado a hacer incursiones en ciudades marroquíes. Estas incursiones solían tener menos éxito que el ataque a Ceuta. En particular, el ataque a Tánger en 1437 resultó ser un desastre, y el hermano menor del príncipe Enrique, Fernando, retenido en cautividad como rehén a cambio de la devolución de Ceuta. Los portugueses no tenían ninguna intención de entregar ese puerto y Fernando murió, todavía cautivo, once años después. Un capellán escribió un relato de su encarcelamiento y su muerte que es una de las joyas de la literatura renacentista portuguesa.

No es fácil poner en claro los motivos portugueses. ¿Hasta qué punto estaba el gran esfuerzo por descubrir inspirado por motivos económicos, o incluso "científicos"? ¿Y hasta qué punto estaba impulsado por hostilidades medievales y el espíritu de las cruzadas? Cuando los portugueses llegaron finalmente a Calicut, en India, un irritado comerciante andaluz, justamente resentido con los recién llegados, les preguntó qué demonios esperaban encontrar allí. "Cristianos y especias", fue la respuesta.

Con "cristianos" se referían a los supuestos habitantes del imperio de Preste Juan. La leyenda de un gran rey sacerdote que gobernaba en alguna parte de Oriente con gran esplendor, comiendo en una mesa hecha de esmeraldas y viviendo en un palacio cuyo tejado era de oro. Probablemente tenía su origen en los cuentos fabulosos del reino de Etiopía, donde todavía sobrevivía una primitiva iglesia copta, una gran isla del cristianismo conservada en medio del mar circundante del islam. En Jerusalén habían aparecido monjes etíopes alguna que otra vez, y uno incluso viajó hasta Lisboa en 1452.

Navegar hacia el sur a lo largo de la costa noroeste de África no era difícil. El problema era volver. Las corrientes y los vientos contrarios requerían que el navegante hiciera rumbo al Atlántico para ganar los vientos alisios en su viaje de vuelta, pero nadie navegaba de buena gana perdiendo la tierra de vista. Por lo demás, los obstáculos que los portugueses tenían que vencer eran en gran parte psicológicos, el miedo al "Mar Verde de la Oscuridad", como llamaban los árabes al Atlántico, y la creencia de que los europeos no podían sobrevivir en latitudes tropicales o de que si lo hacían se volvían tan negros como los africanos. Finalmente la experiencia venció estos temores supersticiosos, y a partir de entonces se hicieron rápidos progresos.

La carabela

Los primeros viajes a lo largo de la costa de Marruecos se hicieron en el tipo de barco pequeño llamado *barca* o –una versión más grande–



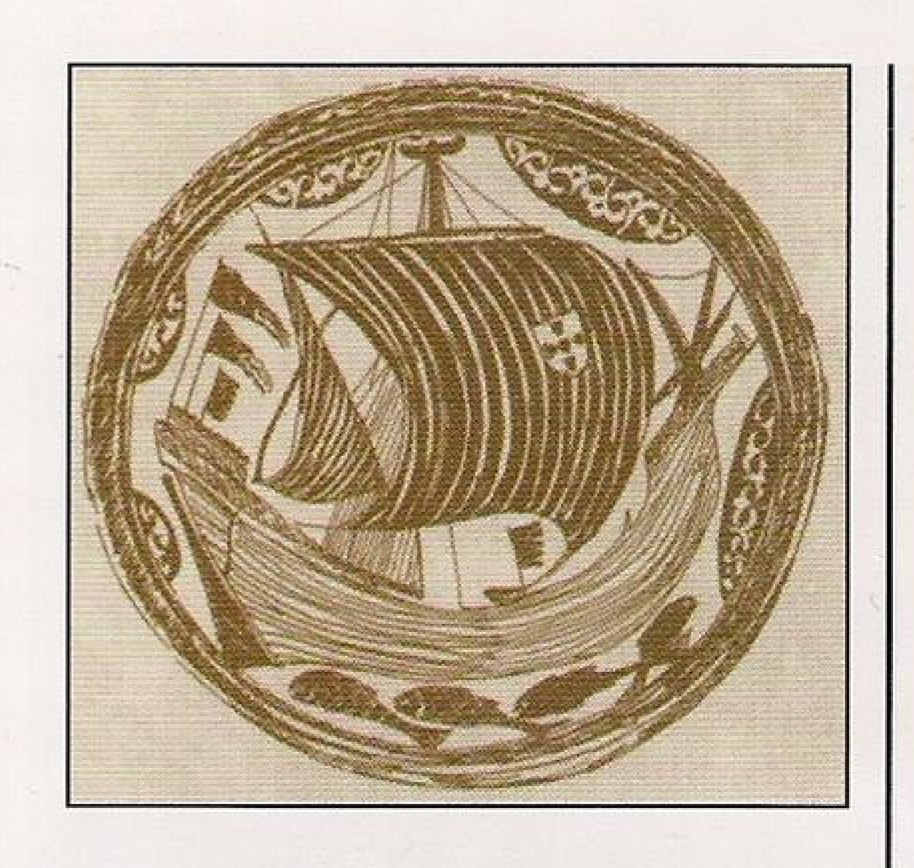
Con la abertura de las rutas comerciales que rodeaban África del sur, Lisboa enseguida suplantó a Venecia como principal centro de importación de mercancías procedentes de Asia y la Indias Orientales. (Beagle).

barinel, de poco más de 30 toneladas, con uno o dos mástiles y de vela(s) cuadrada(s), pero también equipado con remos. Eran unas embarcaciones lentas, poco eficaces en vientos contrarios y requerían una tripulación relativamente numerosa.

La famosa carabela, probablemente usada por primera vez en los años 1440, fue una importante mejora. Generalmente se describe como el resultado de una feliz unión del barco resistente, rechoncho, de tingladillo (con las tablas montadas unas sobre otras), de aparejo cuadrado y diseño europeo tradicional, y de la nave más esbelta, probablemente de origen árabe, usada en el Mediterráneo y el Mar Rojo. La carabela pertenecía más a la última tradición, con las tablas juntándose por los cantos, dos o tres mástiles, y un aparejo latino con velas triangulares extendidas en largos palos, colgando desde el tope hasta la regala. Las primeras carabelas eran de unas 50 toneladas, medían de 20 a 30 metros de eslora y de seis a ocho metros de ancho. Las posteriores eran más grandes, a veces tenían cuatro mástiles, el trinquete cuadrado, y a menudo la vela mayor también cuadrada, y el aparejo de mesana latino. Su gran ventaja era que podían navegar cerca del viento. De poco calado y muy móviles, eran "los mejores barcos a flote" según un capitán. Eran ideales para las exploraciones costeras, franqueando las ensenadas poco profundas, los bajíos y los estuarios con aplomo.

Por otro lado, al tener poco calado, no podían enfrentarse fácilmente a mares profundos y, con el viento en popa, eran relativamente lentas. Las dos naves auxiliares de Colón en 1492, la *Pinta* y la *Niña*, eran carabelas de aparejo latino, pero le retrasaron tanto que mandó aparejarlas con velas cuadradas en las Islas Canarias. Las carabelas también tenían una capacidad de carga limitada, y cuando Vasco da Gama hizo su viaje a India en 1499, sus barcos, al igual que la *Santa María* de Colón, eran *naus (naos)*, un término que significa precisamente "navío", de unas 400 toneladas.

La navegación era menos problemática en una expedición costera, cuando la tierra solía estar a la vista, que en un viaje por el océano, pero los portugueses plasmaban rápidamente los resultados de sus viajes de exploración en portulanos para beneficio de las expediciones



Barco de vela portugués del siglo XV pintado en un plato. (Beagle).

Página opuesta: Astillero portugués durante la época de los descubrimientos, a finales del siglo XV. Las técnicas portuguesas combinaban tradiciones de construcción naval europeas y mediterráneas. (Archivos de Stratford).

posteriores. Naturalmente no había mapas disponibles, y tras bordear la costa del Golfo de Guinea, los portugueses pensaron que habían alcanzado el límite meridional de África. La latitud se podía medir con las estrellas, pero el cuadrante no empezó a utilizarse hasta más avanzado el siglo, y los problemas surgieron al sur del ecuador, donde la estrella polar desaparecía. Las primeras tablas astronómicas, creadas en los años 1480 por Abraham Zacuto, un matemático judío portugués, permitieron medir la latitud por el sol en ambos hemisferios.

El aprovisionamiento también era un asunto menos vital en las exploraciones costeras, donde el agua dulce y la comida estaban ocasionalmente disponibles. Los barcos portugueses debían de tener una buena provisión de galletas, la comida corriente de los marineros, así como carne salada, y probablemente queso, arroz, aceite y vinagre, y mucho vino (Magallanes zarpó con 1.260 litros por hombre, aunque también es verdad que él tenía planeado un viaje muy largo), además de agua dulce. Los salarios de los marineros eran bajos, pero en los viajes posteriores solía haber ganancias adicionales, como el derecho a volver con cierta cantidad de especias para su venta privada.

Más allá del cabo de Bojador

A partir de 1422 aproximadamente, el príncipe Enrique envió unas ocho expediciones, y hubo otras, pero los detalles son bastante escasos, ya que los portugueses son discretos sobre sus descubrimientos. No todos los capitanes eran aventureros, y mucho menos héroes. Algunos regresaron sin haberse alejado demasiado, contentándose con la piratería (más rentable y menos peligrosa), contra los barcos y los poblados marroquíes. El cabo de Bojador, aunque no estaba muy al sur de las Islas Canarias ni representaba ningún peligro para los barcos, contrariamente a lo que mantenían algunos capitanes portugueses, resultó ser un obstáculo importante. Quince expediciones fracasaron en su intento de doblarlo, sin duda nerviosas no sólo por las posibilidades ya mencionadas sino también por la de no poder regresar si las condiciones eran desfavorables.

Gil Eanes lo dobló finalmente en 1434, en su segundo intento, después de que su anterior fracaso provocara cierto desprecio por parte del príncipe Enrique. Volvió con unas flores silvestres (rosas de Santa María) nunca vistas antes como prueba de su paso. Junto con otro de los capitanes de Enrique, Afonso Gonçalves Baldaia, avanzó algo más lejos al año siguiente y vio huellas de hombres y camellos, aunque no moradas humanas.

Baldaia volvió en 1436, avanzó 120 leguas más allá del cabo de Bojador y descubrió un río. Navegó unos 13 kilómetros río arriba antes de fondear. Envió a dos exploradores que tropezaron con un grupo de guerreros armados con lanzas, a quienes atacaron, una decisión extraordinaria pero previsible. Un portugués resultó levemente herido pero al parecer ninguno murió. La expedición regresó con pieles de foca, pero durante los años que siguieron sólo se realizaron viajes de patrocinadores privados que no tuvieron éxito. En 1440, Pedro, el hermano de Enrique, se convirtió en regente del joven Afonso V, y al parecer organizó más expediciones que Enrique.

A los primeros cautivos africanos, hechos prisioneros en un ataque no provocado en un campamento de nómadas, los trajo Antão Gonçalves en 1441 (al final uno fue devuelto), que también trajo un poco de polvo dorado, la primera evidencia del lucrativo comercio del oro.

Habiendo sentado un precedente, en 1444 una expedición de seis barcos capturó a 235 personas en los alrededores de Arguin, la isla al


ARCHA·NOE
Appotheca herbarum
Stercoraria
Appotheca specierum



Diez años después de haber descubierto el Nuevo Mundo, Vasco da Gama había establecido nuevas rutas comerciales a las Indias vía el Cabo de Buena Esperanza. (Beagle).

sur de Cabo Blanco que se convirtió en la primera estación comercial portuguesa. Se ha conservado una descripción compasiva, incluso escandalosa, de su venta en subasta pública en Portugal, caracterizada por crueldades que pronto se volverían muy familiares.

No todos los contactos eran tan violentos. Un hombre llamado João Fernandes decidió vivir durante algún tiempo con los habitantes de la costa cerca de Arguin, aparentemente por curiosidad. Vivió con una familia nómada, uno de cuyos miembros había estado en Portugal. Cuidaron bien de él y, vestido con un albornoz, recorrió una extensa región.

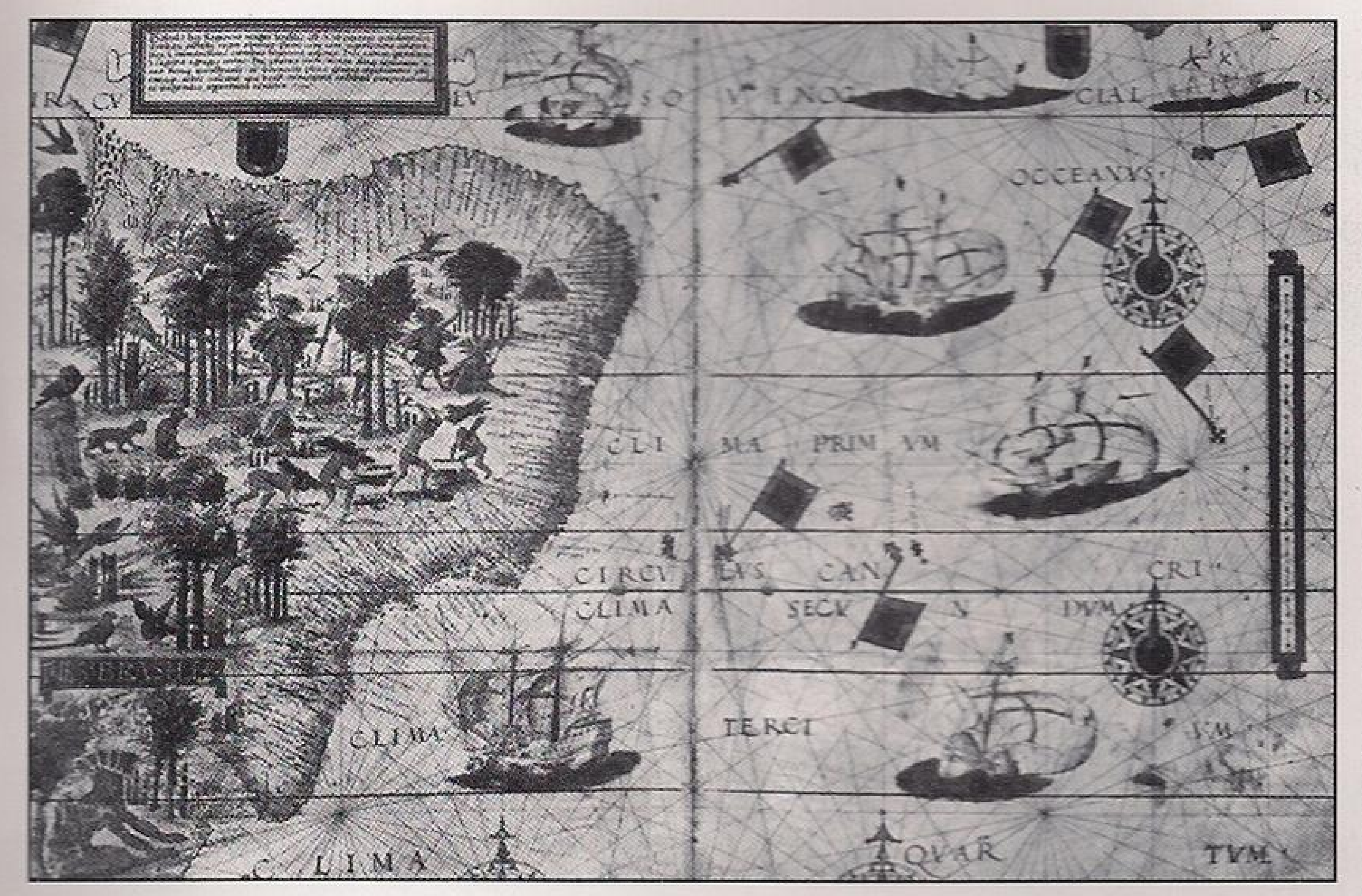
El más eficaz de los primeros capitanes portugueses fue Alvise de Ca'da Mosto, o Cadamosto, un veneciano que hizo dos viajes a África occidental en 1455-56. Estaba extraordinariamente bien informado, y presentó informes interesantes sobre las costumbres locales, incluyendo una descripción del "comercio silencioso", en el cual la sal se cambiaba por oro, exactamente en los mismos términos en que lo describió Herodoto casi 2.000 años antes. Navegó por el río Senegal, donde los portugueses ya habían llegado a un acuerdo comercial desde Arguin. Identificó el río como el Níger y creyó que tenía la misma fuente que el Nilo (estos errores eran corrientes en aquellos tiempos).

Unos 80 kilómetros más al sur, Cadamosto visitó a un gobernante negro llamado Budomel, conocido por los portugueses como un honrado comerciante, y permaneció un mes en su capital, a 40 kilómetros de la costa. El color de su piel asombró a los indígenas, que insistieron en intentar quitarlo frotando para que recuperara su color negro natural. También quedaron asombrados cuando vieron los cañones de su barco, que hacían un ruido tan aterrador. Creían que eran obra del demonio.

Budomel, cuyo "reino" consistía en unas pocas aldeas aunque su corte incluía 200 sirvientes reales, era musulmán, pero sumamente tolerante, y cuando Cadamosto insistió en que la religión musulmana era falsa, el rey se limitó a reírse y dijo que el cristianismo debía de ser sin duda una buena religión ya que Dios había obsequiado a los cristianos con riquezas y conocimiento. No obstante, pensaba que en el fondo los musulmanes estaban mejor. Tenían más posibilidades de salvación, pues Dios había dado tantas ventajas a los cristianos que estaban disfrutando del paraíso en este mundo, mientras que los desheredados y sufridos musulmanes podían contar con el paraíso en el otro.

Otras dos carabelas se unieron a Cadamosto, y juntas navegaron hacia el sur, hasta Gambia, pero allí tuvieron una acogida hostil. Al parecer, ya habían tenido algún trato con los cristianos. En su segundo viaje, Cadamosto entabló mejores relaciones e hizo interesantes negocios con un jefe a unos 96 kilómetros río arriba, aunque el oro seguía siendo raro. Describió algunos de los espectáculos más famosos de África –un baobab, un "pez caballo" (hipopótamo) y otras maravillas–.

Otra expedición, dirigida por un miembro de la casa real del príncipe Enrique, Diego Gomes, un diplomático instintivo, más cualificado que la mayoría de sus contemporáneos para entablar relaciones amistosas con los africanos, amplió aún más el conocimiento portu-



Los portugueses fundaron el primer centro cartográfico de Europa. Lopo Homen entregó este mapa de Brasil al rey de Portugal en 1519. (Beagle)

gués de la región, pero sin hacer nuevos descubrimientos. A su vuelta, Gomes comunicó al príncipe Enrique lo que había descubierto sobre la situación política, que le sorprendió diciéndole que ya había oído hablar de ello a un comerciante de Orán –lo cual demuestra que Enrique tenía una excelente red de información–.

Enrique el Navegante murió poco después, tras "pasar toda su vida en la más pura castidad", y no se hicieron viajes importantes durante los años que siguieron su muerte, aunque muchos eran partidarios de una nueva expansión portuguesa.

Bajo el patrocinio de João II, Bartolomeu Diaz rodeó el Cabo de Buena Esperanza en 1487 y exploró la costa oriental de África. Vasco da Gama le siguió poco después, y estableció las nuevas rutas a la India, evitando así las rutas terrestres bajo dominio musulmán. El Tratado de Tordesillas, entretanto, había dividido enormes territorios entre España y Portugal. En el Nuevo Mundo Portugal sólo recibió Brasil, pero sus posesiones asiáticas produjeron un imperio glorioso y fabulosas riquezas a los descendientes de los que se atrevieron a aventurarse en aguas desconocidas.

Exploraciones y conquistas portuguesas

1415	Conquista de Ceuta
1432	Cabral descubre las Azores
1456	Los portugueses llegan a Cabo Verde
1460	Muerte de Enrique el Navegante
1471	Unos marineros portugueses llegan al Golfo de Guinea
1484	Diego Cam descubre el río Congo
1487	Bartolomeu Diaz rodea el Cabo de Buena Esperanza
1494	Tratado de Tordesillas
1497-99	Primer viaje de Vasco da Gama
1500	Cabral llega a Brasil
1502-03	Segundo viaje de Vaco da Gama
1503	Alfonso de Albuquerque llega a las Indias Orientales
1511	Toma de Malacca
1521	Tercer viaje de Vasco da Gama